

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka / kansainväliset kuljetukset

Veli-Matti Syrjänen

AJO- JA LEPOAIKOJEN NOUDATTAMINEN JA TYÖTURVALLISUUDEN
VAAROJEN TUNNISTAMINEN KULJETUSYRITYKSISSÄ

Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka

SYRJÄNEN, VELI-MATTI

Ajo- ja lepoaikojen noudattaminen ja työturvallisuuden
vaarojen tunnistaminen kuljetusyrityksissä

Opinnäytetyö

32 sivua + 4 liitesivua

Työn ohjaaja

lehtori Olli Huuskonen

Toimeksiantaja

Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Työsuojelun vastuualue

Lokakuu 2013

Avainsanat

ajopiirturi, lepoaika, kuljetus, raskas liikenne,
työturvallisuus, turvallisuus, työsuojelu, tavaraliikenne

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on työsuojeluviranomaisen valvontatoimenpiteiden avulla selvittää Etelä-Suomen kuljetusyritysten lakisääteisten ajo- ja lepoaikojen noudattamisen nykytila sekä työnantajien mielestä merkittävimpiä tapaturmavaarojen tekijöitä ja ennaltaehkäisemisen keinoja. Tutkimuksessa käytettiin ryväsotantamenetelmää, ja 90 yrityksen otantajoukolla hahmotettiin kokonaiskuva Etelä-Suomen kuljetusyrityksistä.

Otantajoukolta pyydettiin ajo- ja lepoaikatiedot kolmen kuukauden ajalta, ja tietojen saavuttua Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelutarkastajat suorittivat tarkastuksen. Työnantajille lähetettiin myös työturvallisuuteen liittyvä kysely.

Tutkimuksesta selviää, että otantajoukon yrityksistä 90 %:lle annettiin toimintaohjeita ajo- ja lepoaikaerikkomuksista. Työturvallisuuskyselyssä merkittävimmiksi työturvallisuutta vaarantaviksi tekijöiksi nousivat työnantajan näkökulmasta väsymys, sääolosuhteet sekä lastaus- ja purkaustilanteet. Työtapaturmien merkittävimmät ehkäisykeinot olivat koulutus, suojavälineet ja kaluston kunnosta huolehtiminen.

Tutkimus osoittaa, että Etelä-Suomen kuljetusyritykset noudattavat ajo- ja lepoaikasäädöksiä huonosti. Työnantajat tunnistavat työturvallisuuden vaaratekijät hyvin, mutta niiden ehkäisykeinoissa on parantamisen varaa.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Logistics

SYRJÄNEN, VELI-MATTI

Driving Times and Rest Periods and Knowledge of
Occupational Safety in Transport Company

Bachelor's Thesis

32 pages + 4 pages of appendices

Supervisor

Olli Huuskonen, Senior Lecturer

Commissioned by

Regional State Administrative Agency of Southern
Finland, Occupational safety and health administration

October 2013

Keywords

Transport, road transportation, goods transport,
Occupational safety, safety, working time, tachograph,

The aim of this study was to find out the compliance of driving times and rest periods in southern Finland transport sector. In addition, this study also tries to find out aimed at defining the causes of major accident hazards. Cluster sampling method was used in this study. The objective was to obtain a cross-section of Finnish transport companies.

A Sample of employers was asked to report the data about driving times and rest periods for three-month time period. The inspectors of Regional State Administrative Agency of Southern Finland carried out the inspection after the data were acquired. The employers were also sent a safety-related inquiry.

Driving time and rest time checks show that 90 % of the sample companies were given a number of notes. The main causes of this guidance were exceeding of driving times, day rests and break violations, failure to select a time group, incomplete entries in tachograph disk, as well as driving without a driver card. Occupational Safety and Health inquiry indicated that the most important safety issues were fatigue, weather conditions, loading and unloading as well as other traffic.

The results show that the monitoring of driving times and rest periods were at poor level.

ALKUSANAT

Viimeisenä kouluvuotenani aloin hahmottaa, millaisen opinnäytetyön haluan tehdä. Minulle oli pian selvää, että halusin lopputyöni liittyvän viranomaistoimintaan ja työturvallisuuteen, koska aihe on kiinnostanut minua siitä asti, kun olen ensimmäisen kerran tutustunut työelämään. Otin yhteyttä asianomaisiin virastoihin, ja ideani opinnäytetyön tekemisen ja työharjoittelun yhdistämisestä sai hyvän vastaanoton. Mielenkiintoni heräsi todella, kun Etelä-Suomen aluehallintoviraston ylitarkastaja Harri Patrikainen soitti minulle ja ehdotti tapaamista työsuojelun vastuualueen toimistolla. Tapasin ensimmäisen kerran ylitarkastaja Patrikaisen sekä tarkastaja Teuvo Sintosen Helsingissä alkuvuodesta 2013. Heillä oli minulle mielenkiintoinen ja ajankohtainen tutkimusaihe, jota lähdin kehittämään, ja lopputulos on tässä. Suoritin myös työharjoitteluni Etelä-Suomen aluehallintovirastossa.

Kiitän Patrikaista ja Sintosta heidän antamastaan tuesta ja mahdollisuudesta tehdä opinnäytetyö keskeiseen valtionhallinnon virastoon. Teuvo Sintonen toimi aluehallintoviraston puolelta tämän opinnäytetyön ohjaajana, ja hänen panoksensa oli työn valmistumisen sekä onnistumisen kannalta tärkeä.

Viranomaisvalvonnan vuoksi olen joutunut käyttämään tutkimuksessa joitakin salassa pidettäviä materiaaleja, kuten yritysten tarkkoja yhteystietoja sekä poliisitutkintaan päätyneitä ajo- ja lepoaikatietoja.

27.9.2013

Veli-Matti Syrjänen

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	7
2	TAUSTATIEDOT	8
2.1	Ajo- ja lepoaikavalvonta osana harmaan talouden torjuntaa	8
2.2	Aluehallintovirasto (AVI)	8
2.3	Etelä-Suomen aluehallintovirasto (ESA VI)	9
2.4	Suomen Kuljetus ja Logistiikka (SKAL ry)	10
3	TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT	11
3.1	Työn tavoite	11
3.2	Ajo- ja lepoaikasäädökset turvallisuuden tekijänä	11
3.2.1	Euroopan unionin yhteiset ajo- ja lepoaikasäädökset	12
3.2.2	Suomen työaikalaki	12
3.2.3	Suomen tieliikennelaki	12
3.3	Kuljetusyritysten muuttuvat toimintaympäristöt	13
3.4	Työsuojeluviranomaisen valvontatoimenpidevaihtoehdot	13
3.5	Ajopiirturityypit	15
3.6	Klusteri- eli ryväsotanta	16
3.7	Työtapaturmat kuljetusyrityksissä	16
4	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	17
4.1	Suunnitteluvaihe ja otannan valitseminen	17
4.2	Toteutusvaihe	19
4.2.1	Ajo- ja lepoaikatietojen tarkastus	20
4.2.2	Työturvallisuuskysely	20
5	TULOKSET	20
5.1	Yleistä tuloksista	20
5.2	Ajo- ja lepoaikatarkastusten tulokset	21
5.2.1	Toimintaohjeet työnantajille	21

5.2.2	Toimintaohjeiden jakautuminen toimintaohjetyyppeihin	21
5.2.3	Toimintaohjetyyppien sisältö	22
5.2.4	Rikkomusten jakautuminen kuljetuslajeittain	23
5.2.5	Rikkomusten jakautuminen maakunnittain	23
5.2.6	Rikkomusten jakautuminen kokoluokittain	24
5.3	Työturvallisuuden vaaratekijöiden tunnistaminen	24
5.4	Työnantajan ajo- ja lepoaikojen omavalvonta	25
5.5	Työtapaturmien ehkäisykeinot tunnistaminen kuljetusyrityksissä	26
6	JOHTOPÄÄTÖKSET JA EHDOTUKSET	27
	LÄHTEET	30
	LIITTEET	
	Liite 1. Tarkastusilmoitus	
	Liite 2. Otantajoukon määräytyminen	
	Liite 3. Kuljetusyritysten toimipaikkojen alueellinen jakautuminen	
	Liite 4. Otantajoukon seurantalomake	

1 JOHDANTO

Työpaikalla jokainen on vastuussa paitsi itsensä, myös muiden turvallisuudesta. Työsuojelun näkökulmasta työnantaja on kuitenkin ensisijaisesti vastuussa siitä, miten työturvallisuussäädöksiä noudatetaan. Työnantaja vastaa siitä, että työntekijät ja alirakoitsijat noudattavat yhteisiä pelisääntöjä sekä Euroopan Unionin direktiivejä, asetuksia ja Suomen lakeja. Ajo- ja lepoaikojen noudattaminen on tärkeä työ- ja liikenneturvallisuuden edistäjä. Valtionhallinto on määritellyt ajo- ja lepoaikavalvonnan myös osaksi harmaan talouden torjuntaa, ja aihe onkin erittäin ajankohtainen. Näin kattavan ja koko kuljetusalaa edustavan otantajoukon tutkimusta ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta ei ole aikaisemmin tehty.

Opinnäytetyö koostuu suunnittelu- ja toteutusvaiheesta sekä kirjallisesta osuudesta. Suunnitteluvaiheeseen sisältyi aiheeseen perehtyminen, aikataulun laatiminen, yritysten valitseminen tutkimukseen, työnjaon selvittäminen sekä työn näkökulman ja viitekehyksen hahmottaminen. Suunnitteluvaiheessa vierailin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n toimistolla sekä Tilastokeskuksessa, joista sain tarvittavat tilastot ja alkutiedot tutkimukseen osallistuvien yritysten valitsemiseen. Suurimpia haasteita oli löytää tilastoja kuljetuslajien jakautumisesta Suomessa. Kuljetuslajien jakautumisesta ei ollut tutkimuksen alkaessa olemassa virallista tilastoa, mutta SKAL ry:n vuosittain tekemä kuljetusbarometri tarjosi riittävän varman jakaumapohjan tutkimukselleni. Tutkimuksen käytännön työ suoritettiin Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen toimistolla Helsingissä.

Tässä tutkimuksessa on kyse viranomaisaloitteisesta valvonnasta, mikä tarkoittaa otantajoukolle tehtyjen ajo- ja lepoikatarkastusten tapahtuneen työsuojeluviranomaisen aloitteesta. Työnantajille ilmoitettiin ajo- ja lepoikatarkastuksesta tarkastusilmoituksella, jossa kerrottiin tarkemmin tulevasta tarkastuksesta sekä määriteltiin ajo- ja lepoikatietojen palautuksen takaraja. Samaan aikaan tarkastusilmoituksen lähettämisen kanssa lähetettiin kuljetusyrityksille myös sähköinen työturvallisuuskysely, jossa kysyttiin merkittävimpiä kuljetusyritysten työturvallisuuden vaaratekijöitä ja niiden ehkäisykeinoja työnantajien näkökulmasta.

2 TAUSTATIETOA

2.1 Ajo- ja lepoaikavalvonta osana harmaan talouden torjuntaa

Kuljetusalan sisäiset selvitykset kertovat harmaan talouden olevan alan kasvavia ongelmia. Harmaa talous vääristää kilpailua sekä vähentää valtion verotuloja. Harmaa talous pitää sisällään kaikki ne toimet, joissa yritys jättää hoitamatta lakisääteisiä velvoitteitaan, kuten sosiaaliturvamaksuja tai veroja. Myös ajo- ja lepoaika-rikkomukset kuuluvat tähän piiriin, koska niitä tekemällä yritys saa kilpailuetua muihin nähden lainsäädäntöä rikkomalla. Ajo- ja lepoaikojen rikkomisesta saadut taloudelliset hyödyt voivat olla kuljetusyritykselle merkittäviä ja pahimmillaan pakottaa myös kilpailijoita omaksumaan saman käytännön tai lopettamaan toimintansa kokonaan. (Vesterinen 2011, 93.)

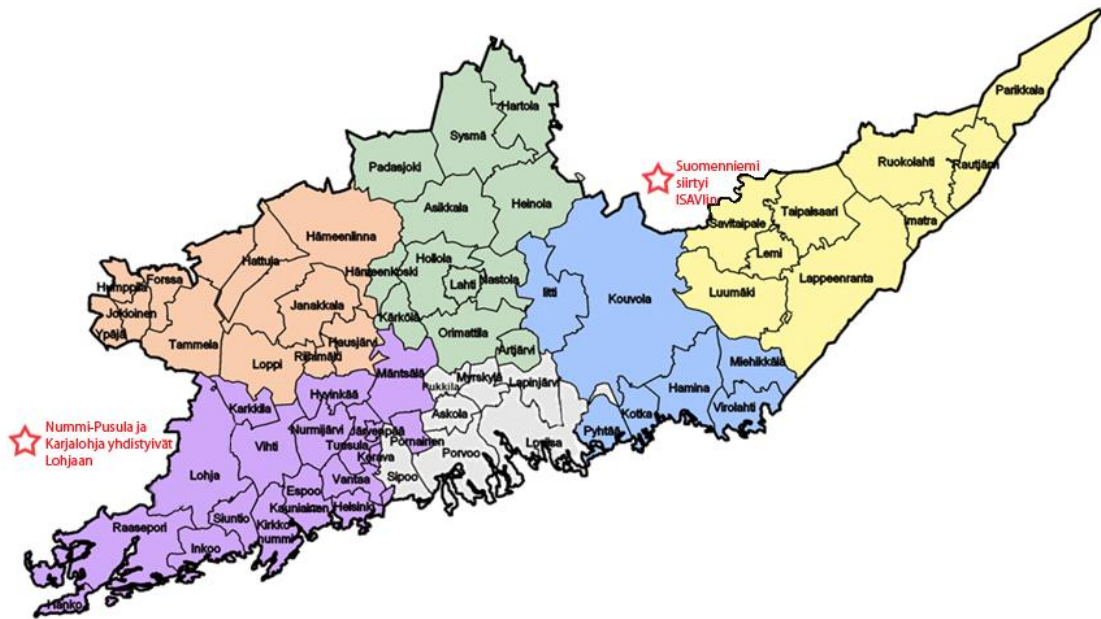
2.2 Aluehallintovirasto (AVI)

Suomen alueellinen hallinto uudistui 1.1.2010. Uudistuksen yhteydessä muodostettiin aluehallintovirastot vastaamaan entisten lääninhallitusten, ympäristölupavirastojen, alueellisten ympäristökeskusten ja työsuojelupiirien tehtävistä. Aluehallintovirastojen pääasiallinen tehtävä on edistää perusoikeuksien ja oikeusturvan toteutumista, peruspalvelujen saatavuutta, ympäristönsuojelua, ympäristön kestäväää käyttöä, sisäistä turvallisuutta sekä terveellistä ja turvallista elin- ja työympäristöä Suomessa. Uudessa virastojaossa aluehallintovirastoille annettiin alueellisia lainsäädännön ohjaus-, valvonta- ja toimeenpanotehtäviä. Myös paikalliset maistraatit kuuluvat aluehallintovirastojen ohjaukseen ja valvontaan. Aluehallintovirastot kuuluvat valtiovarainministeriön hallinnonalaan, mutta strategista ohjausta antavat myös seitsemän muuta ministeriötä. (Mertanen 2005.)

Suomen aluehallinto on jakautunut kuuteen itsenäiseen virastoon, jotka ovat Etelä-, Itä-, Lounais-, Sisä- ja Pohjois-Suomen sekä Lapin aluehallintovirastot. Ahvenanmaan aluehallinnosta vastaa valtionvirasto, joka hoitaa käytännössä aluehallintovirastoille kuuluvia tehtäviä. Aluehallintoviraston vastuualueita on yhteensä viisi: peruspalvelut, oikeusturva ja luvat; työsuojelu; ympäristöluvat; poliisi sekä pelastustoimi ja varautuminen. (Aluehallinnon uudistamishankkeen aluehallintoviraston organisaatio- ja ohjausryhmä 2009.)

2.3 Etelä-Suomen aluehallintovirasto (ESAVI)

Etelä-Suomen aluehallintovirasto toimii kuvassa 1 näkyvillä Etelä-Karjalan, Kymenlaakson, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Uudenmaan alueilla ja sen päätoimipaikka sijaitsee Hämeenlinnassa. ESAVI on suurin kaikista aluehallintovirastoista ja sen alueella asuu yli 2 miljoonaa asukasta, joka on noin 40 % Suomen asukasluvusta. Etelä-Suomen aluehallintovirastoon kuuluu neljä vastuualuetta: peruspalvelut, oikeusturva ja lait; ympäristöluvut; pelastustoimi ja varautuminen sekä työsuojelu. (ESAVI. Työsuojelun esittelykalvot 2013.)

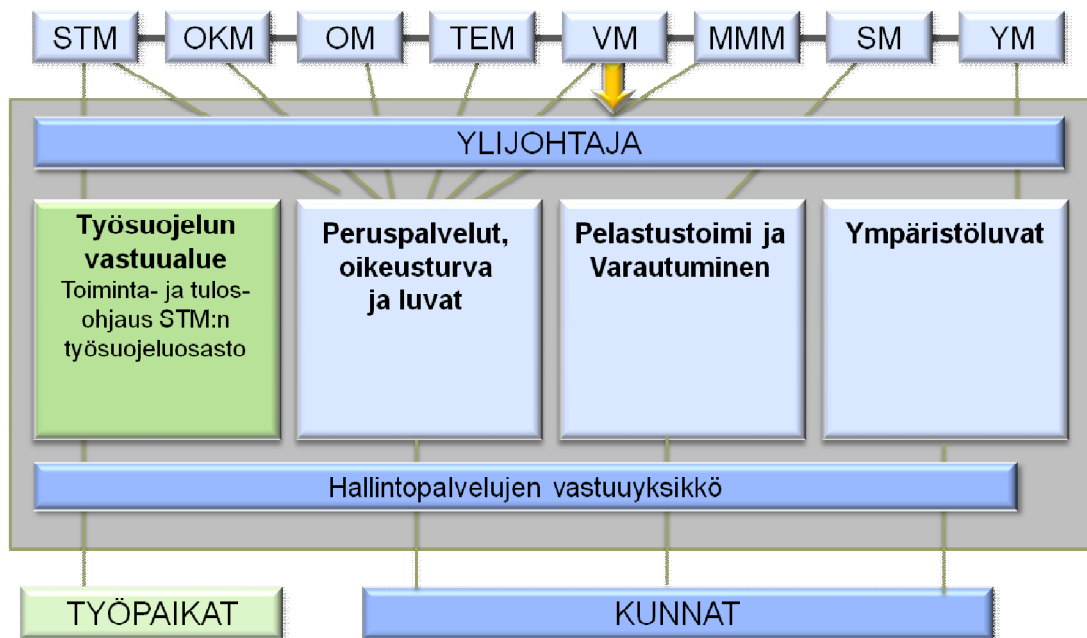


Kuva 1. Etelä-Suomen aluehallintoviraston alue
(ESAVI. Työsuojelun esittelykalvot 2013.)

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue toimii sosiaali- ja terveysministeriön alaisuudessa. Ministeriössä työsuojelun valvontatoimintaa ohjaa, johtaa ja valvoo oma osastonsa. Työsuojeluhallinnon toiminta määritellään sosiaali- ja terveysministeriön kanssa runkosopimuksella, joka laaditaan neljäksi vuodeksi kerrallaan. Runkosopimuksen pohjalta tehdään myös vuosittainen tulossopimus, jonka mukaan toiminta suunnitellaan. Työsuojeluvalvonnan tarkoitus on huolehtia, että ihmisen terveydelle työstä aiheutuvat vaarat ovat asianmukaisesti hallinnassa. Työsuojeluviranomaiset neuvovat työnantajia sekä työntekijöitä työn turvallisuuteen, terveellisyyteen ja työsuhteen ehtoihin liittyvissä asioissa. (Mertanen 2005, 10–13.)

Työsuojeluhallinto valvoo ensisijaisesti työnantajia, mutta ajo- ja lepoaikavalvontaa kohdistetaan myös työntekijöihin. Työsuojeluviranomaisten tehtäviin kuuluu ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvonta yrityksissä tehtävin tarkastuksin, kun taas maanteillä ajo- ja lepoaikoja valvovat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos. (Vesterinen 2011, 246.)

Työsuojelun vastuualueen päätoimipaikka sijaitsee Helsingissä. Lisäksi Etelä-Suomen alueella työsuojeluhallinnon henkilöstöä työskentelee Hämeenlinnassa, Lahdessa, Kouvolassa, Lappeenrannassa ja Porvoossa. Työsuojelun vastuualueella on myös joidakin maanlaajuisia erityistehtäviä, kuten tilaajavastuulain, VR Groupin liikkuvan kaluston ja sisävesiliikenteen valvontaa. (ESAVI. Työsuojelun esittelykalvot 2013.)



Kuva 2. Etelä-Suomen aluehallintoviraston organisaatiokaavio
(ESAVI Työsuojelun esittelykalvot 2013.)

2.4 Suomen Kuljetus ja Logistiikka (SKAL ry)

SKAL ry on suomalainen kuljetus- ja logistiikkapalveluja tarjoavien yritysten edunvalvontajärjestö. Se on suurin logistiikka-alan järjestö Suomessa, ja siihen kuuluu yli 6 200 logistiikka- ja kuljetusalan yritystä. Määrä on noin 70 % Suomen kaikista kuljetusyrityksistä. Jäsenien edunvalvonnan lisäksi SKAL ry toimii myös yhteiskunnallisesti kantaaottavana logistiikka- ja kuljetusalan vaikuttajana. SKAL ry ei kuitenkaan ota kantaa työmarkkinakiistoihin, vaan kiistatilanteissa työnantajien asioita ajaa Auto-

liikenteen Työnantajaliitto ALT ry. Edunvalvonnan ja neuvonnan lisäksi SKAL ry tilastoi kuljetusalan muutoksia sekä järjestää erilaisia logistiikan koulutuksia. (SKAL ry pähkinäkuoressa 2013.)

3 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

3.1 Työn tavoite

Opinnäytetyöni ensisijaisena tavoitteena on selvittää, kuinka Etelä-Suomen kuljetusyritykset noudattavat lakisääteisiä ajo- ja lepoaikoja. Otantajoukolle tehdyistä ajo- ja lepoaikatarkastuksista saadun materiaalin avulla on tarkoitus selvittää ajo- ja lepoaikojen noudattamisen tasoa työsuojeluviranomaisen valvontatoimenpiteiden avulla.

Tämän tutkimuksen toinen tavoite on selvittää kuljetusyrittäjien osaaminen ja tahtotaso kuljettajien ajo- ja lepoaikojen omavalvontaan sekä tapaturmavaarojen tunnistamiseen kuljetusyrityksessä. Kyselyn on tarkoitus selvittää työnantajien mielestä merkittävimmät työtapaturmiin johtavat syyt eli työturvallisuuden vaaratekijät. Kyselyllä on tarkoitus myös selvittää keinoja, joilla työtapaturmiin johtavia vaaratekijöitä voitaisiin ehkäistä, ja kuinka työnantaja on huomionnut kuljettajan ajo- ja lepoaikojen noudattamisen.

3.2 Ajo- ja lepoaikasäädökset turvallisuuden tekijänä

Ajo- ja lepoaikasäädösten tarkoituksena on huolehtia siitä, että kuljettajat lepäävät riittävästi sekä ovat tarpeeksi virkeitä suorittamaan päivittäisiä työtehtäviään. Säädöksissä määritellään muun muassa yhtäjaksoisten ajoaikojen maksimipituudet ilman taukoa ja taukojen pituudet. Ennen nykyisen ajo- ja lepoaikalain voimaantuloa kuljettajien työpäivät saattoivat venyä pahimmillaan useiden vuorokausien mittaisiksi. Ajo- ja lepoaikalaki suojelee näin ollen kuljettajia ja muita liikenteessä olevia. Ajo- ja lepoaikojen noudattamisen vastuu kuuluu koko logistiselle ketjulle. Kuljettajan tehtävänä on huolehtia omista ajo- ja lepoajoistaan. Joskus aikataulut on kuitenkin suunniteltu niin tiukoiksi, että niiden noudattaminen vaatii ajo- ja lepoaikojen ylityksiä. Yleisesti voidaan siis ajatella, että aikataulun laatija on viime kädessä vastuussa niiden noudattamisesta. Aikataulun laatija voi olla esimerkiksi asiakas, joka vaatii nopeaa toimitusta tai myyntihenkilö, joka on luvannut toimituksen asiakkaalle tiettyyn ajankohtaan mennessä. (Vesterinen 2011, 246.)

3.2.1 Euroopan unionin yhteiset ajo- ja lepoaikasäädökset

Euroopan unionin alueella työaika säädelään EU:n työaikadirektiiveillä, joiden pohjalta jokainen jäsenvaltio on velvoitettu järjestämään säännöllistä valvontaa alueellaan. Euroopan neuvoston asetuksen (ETY/3820/85) tarkoituksena on yhdenmukaistaa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö EU:n alueella. Kuljettajien ajo- ja lepoaikoja säätelee EU:n alueella yhteinen ajo- ja lepoaika-asetus (EY) 561/2006, 10. artikla. Tielikenneajossa olevien kuorma-autojen kuljettajia koskevat ajo- ja lepoajat ovat samat kaikissa Euroopan Unionin maissa sekä Euroopan talousalueella (ETA). Työaikadirektiivi määrittelee minimivaatimukset kansallisille työaikalaeille. (Työsuojeluhallinto 2012, 7.)

Ajopiirtureiden käytöstä on säädetty Euroopan yhteisessä ajopiirturiasetuksessa (ETY/3821/85). Asetuksessa kerrotaan ajopiirturin käyttöpakosta EU:n jäsenvaltioon rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- tai tavaraliikenteessä. Lisäksi se määrää ajopiirturilla varustetun auton ajo- ja lepoaikatiedot säilytettäväksi vähintään yhden vuoden ajalta. Työsuojeluviranomaiset valvovat autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja valvontadirektiivin (2006/22/EY) mukaisesti. (EUR-lex 2006.)

3.2.2 Suomen työaikalaki

Suomessa työntekijöiden työssä käyttämää aikaa eli työaika säädelään Suomen työaikalaisissa. Moottoriajoneuvojen kuljettajien työ- ja lepoajoista on säädetty työaikalain (605/1996) 8, 28, 30 ja 37 §:ssä. Kuljettajan työpäivä koostuu yleensä pääosin auton ajamisesta, ja sitä säätelevät EU:n alueen yhteiset ajo- ja lepoaika-asetukset ja määräykset. Työaikalaisissa on määritelty vuorokauden pisin mahdollinen työaika, päivittäiset tauot, vuorokausi- ja viikkolevot sekä poikkeukset, joita ovat muun muassa vuorokautisen työajan pidentäminen poikkeustilanteissa. (Luhtanen 2011, 180–185.)

3.2.3 Suomen tieliikennelaki

Suomen tieliikennelaissa ajo- ja lepoajoista sekä ajopiirtureiden käytöstä säädetään kohdassa (267/1981) 92 g ja h §:ssä. Laissa kerrotaan muun muassa annettavista rangaistuksista ja rangaistusperusteista tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta.

Suomen tieliikennelaki määrittelee yleisillä maanteilla liikkumisen oikeellisuuden ja lainmukaisuuden. Tieliikennelaissa on säännökset muun muassa liikennevalvonnasta, liikennesäännöistä, ajo-oikeudesta ja yleisellä tasolla liikenteestä. Tieliikennelaissa on määritelmät myös tienkäyttäjien vastuista, velvollisuuksista, huomioinneista, reagoinnista, itsensä ilmoittamisesta, oikeuksista ja rangaistuksista. (Finlex 2013.)

3.3 Kuljetusyritysten muuttuvat toimintaympäristöt

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:lle tulee kuljetusyrittäjiltä ajo- ja lepoaikoja koskevia kysymyksiä viikoittain. Ne ovat usein joko ajopiirturin käyttöön liittyviä teknisiä tai ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen liittyviä kysymyksiä, joihin kaikkiin ei aina ole olemassa selvää vastausta. SKAL ry:n mukaan suurin ongelma kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamisessa on liikkuvan työn mukanaan tuoma ja koko ajan muuttuva toimintaympäristö, joihin yksittäiset kuljetusyritykset eivät paljoakaan kykene vaikuttamaan. Ongelmaksi nousevat tilanteet, joissa kuljettajasta itsestä riippumattomista tekijöistä johtuvat syyt hidastavat tai pysäyttävät työpäivän lähes kokonaan. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi ahtaajien hidastelut ja mielenilmaisut tai erilaiset onnettomuudet. (Murto & Harju, 2013.)

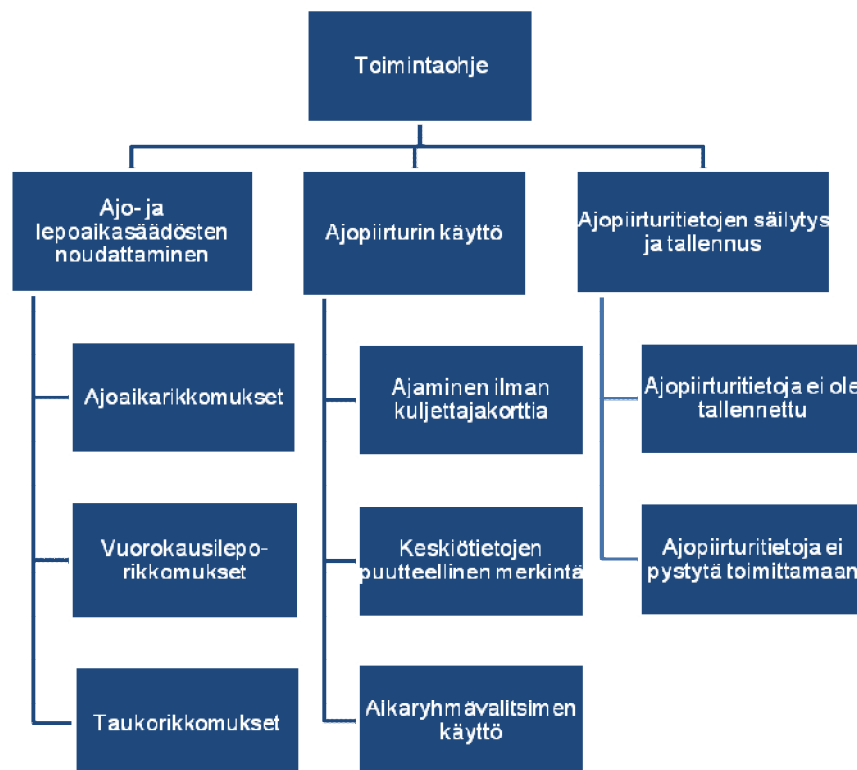
Viranomaisten valvomat ajo- ja lepoaikasäädökset ovatkin kuljetusyrittäjien mielestä tietyissä tilanteissa liian joustamattomat, jos jotain itsestään riippumatonta ja odottamatonta tapahtuu. SKAL ry:n asiantuntijat eivät usko kuljettajien rikkovan tarkoituksettisesti ajo- ja lepoaikasäädöksiä. Useimmiten syynä on tietämättömyys säädöksistä sekä kiireestä johtuva huolimattomuus. (Murto & Harju, 2013.)

3.4 Työsuojeluviranomaisen valvontatoimenpidevaihtoehdot

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta (44/2006) 13 §, 14 § ja 50 § määrittelee toimenpidemahdollisuudet ja niiden merkityksen. Suomessa työsuojeluviranomaisen valvontatoimenpidevaihtoehdot työturvallisuuden laiminlyönteihin ovat toimintaohjeiden ja kehotusten antaminen sekä tarvittaessa hallinnolliset pakkokeinot, joihin kuuluvat uhkasakkomenettely sekä teettämis- tai keskeyttämishukka. Työsuojeluviranomainen voi myös ilmoittaa havaittuja rikkomuksia eteenpäin toiselle viranomaiselle. Ajo- ja lepoaikavalvonnassa esitutkintailmoitus tehdään poliisille, kun rikkomusten törkeys tai niiden korkeat määrät ylittävät valtakunnallisen sosiaali- ja terveysministeriön linjauksen sekä tarkastajan harkinnan mukaisen ilmoit-

tamiskynnyksen. Poliisiviranomainen päättää tapauskohtaisesti esitutinnan aloittamisesta oman harkintansa mukaan. Ajo- ja lepoaika rikkomuksista tehty esitutkintailmoitus viedään tarvittaessa eteenpäin syyttäjälle syyteharkintaan. (Finlex 2013.)

Ajo- ja lepoaikatarkastuksista annetut toimintaohjeet jakautuvat kolmeen eri toimintaohjetyyppiin. Toimintaohjetyyppi määrää, mihin asetukseen tai lain kohtaan työsuojeluviranomaisen antama toimintaohje viittaa. Jokainen ajo- ja lepoaika rikkomus sijoittuu yhden toimintaohjetyypin alle. Kuvassa 3 esitetään työsuojeluviranomaisen antaman toimintaohjeen jakautuminen toimintaohjetyyppeihin sekä rikkomuksiin. Ensimmäinen toimintaohjetyyppi liittyy ajo- ja lepoaika säädösten noudattamiseen. Tähän toimintaohjetyyppiin sisältää ajoaika-, vuorokausilepo- ja taukorikkomukset. Toinen toimintaohjetyyppi on ajopiirturin käyttöön liittyvä, ja siihen sisältyvät muun muassa aikaryhmävalitsimen käyttämättä jättämiset, keskiötietojen puutteelliset merkinnät sekä ilman kuljettajakorttia ajamiset. Kolmas toimintaohjetyyppi pitää sisällään ajopiirturitietojen säilyttämiseen ja tallentamiseen liittyvät rikkomukset. Työnantajan tulee tyhjentää kuljettajiensa digitaaliset kuljettajakorttitiedot kolmen viikon välein omaan järjestelmäänsä ja säilyttää kaikki ajopiirturitiedot kuluneen vuoden ajalta.



Kuva 3. Toimintaohjeen jakautuminen rikkomuksiin

3.5 Ajopiirturityypit

Kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista valvotaan kuorma-autojen ajopiirtureiden avulla. Ajopiirtureita on maantieliikennekäytössä kahta erilaista mallia. Vanhemmat kuorma-autot ovat mekaanisilla ajopiirtureilla varustettuja. Kuvan 4 mekaanisessa ajopiirturissa käytetään kuljettajakohtaisia pahvisia ajopiirturin levyjä, joihin kuljettaja merkitsee ajon alkaessa nimensä, auton rekisterinumeron, kilometrilukemat ja päivämäärän.



Kuva 4. Mekaaninen ajopiirturi

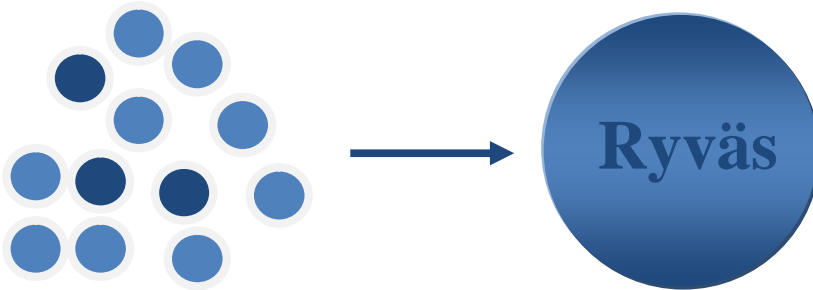
1.5.2006 jälkeen rekisteröidyt kuorma-autot on varustettu digitaalisilla ajopiirtureilla. Kuvan 5 ajopiirturissa tulee kuljettajalla olla henkilökohtainen kuljettajakortti, jolle ajoon liittyvät tapahtumat ja tiedot tallentuvat automaattisesti. EU:n alueella käytettävien ajopiirturien täytyy olla ETY-tyyppihyväksyttyjä malleja. Ajopiirtureista on säädetty erikseen asetuksen (ETY) N:o 3820/85 1. artiklassa. (Trafí 2013.)



Kuva 5. Digitaalinen ajopiirturi

3.6 Klusteri- eli ryväsotanta

Koska tutkimuksen tavoitteeksi asetettiin koko Etelä-Suomen kuljetusalan ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisen nykytilan selvittäminen, valittiin yritykset mukaan ryväsotannalla. Kyseinen otantamenetelmä antaa satunnaiseen otantaan nähden luotettavan nykytilan kuvan, koska se toimii läpileikkauksena koko Suomen kuljetusalasta. Se on myös luontevin vaihtoehto tilanteessa, jossa tutkimukseen ei pystytty ottamaan mukaan kaikkia Suomen kuljetusyrityksiä. Kuvassa 6 on havainnollistettu, kuinka otantamenetelmän ryväs muodostuu useasta perusjoukon alkioista. (Pahkinen & Lehtonen 1989, 76.)



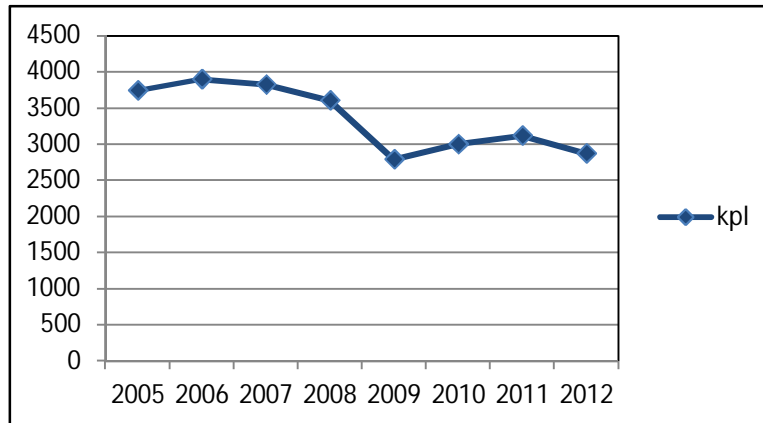
Kuva 6. Ryväsotantamenetelmä
(VirtuaaliAMK-verkosto DIGMA. 2013)

3.7 Työtapaturmat kuljetusyrityksissä

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto TVL toimii Suomessa tapaturmavakuutuksia myöntävien vakuutusyhtiöiden toimeenpanoa valvovana ja avustavana koordinaattorina. Kaikkien vakuutusyhtiöiden, jotka myöntävät tapaturmavakuutuksia, tulee lain mukaan kuulua Tapaturmavakuutuslaitosten liittoon. Kuvassa 7 näkyy kuljetus- ja liikennetyön työtapaturmien lähteminen selvään laskuun vuoden 2006 jälkeen, kun uusi ajo- ja lepoaikalaki astui voimaan. Viime vuosina työtapaturmien määrä on pysynyt melko samankaltaisena. (Tapaturmavakuutuslaitosten liitto TVL.)

Tapaturmavakuutuslaitosten liiton mukaan kuljetusalan työtapaturmista nousevat esiin etenkin erilaiset liikkumistapaturmat kuten liukastumiset, kompastumiset, hyppäämiset ja putoamiset. TVL:n mukaan näiden tapaturmien perusteella kuljetusyritysten tulisi kiinnittää erityistä huomiota purku- ja lastauspaikkojen sekä niiden kulkuväylien

mitoitukseen, kuntoon, valaistukseen, siisteyteen ja liukkaudentorjuntaan. (Sysi-Aho 2013.)



Kuva 7. Kuljetus- ja tieliikennetyön työtapaturmien kehitys (Tapaturmavakuutuslaitosten liitto TVL: Tilastot 2013.)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

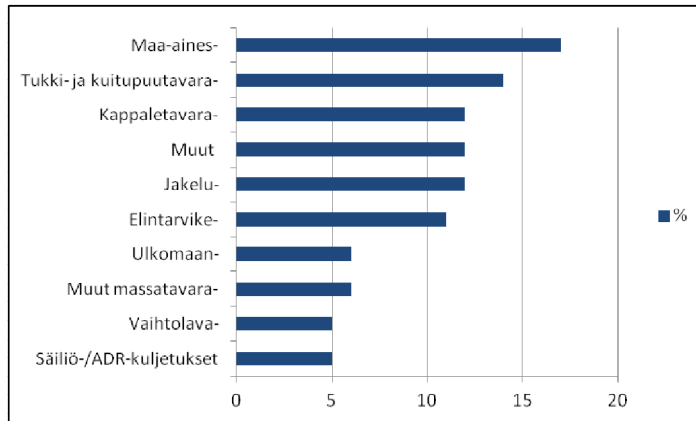
4.1 Suunnitteluvaihe ja otannan valitseminen

Aloitin tutkimuksen tavoitteiden ja vaatimusten asettamisella sekä aikataulun laatimisella yhdessä työsuojelun vastuualueen kanssa. Tämän jälkeen määrittelin tutkimukseen osallistuvien yritysten eli otantajoukon valintaperusteet, mikä oli vaativin ja aikaa vievin osa koko suunnitteluvaiheesta. Tässä käytin apuna suomalaisia asiantuntijaorganisaatioita kuten Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:tä, Tilastokeskusta sekä Kymenlaakson ammattikorkeakoulun henkilökuntaa.

Otantajoukon valitsemisen kannalta on tärkeintä toimeksiantajan toiveet ja asetetut tavoitteet tulosten hyödyntämiseen. Täytyy kuitenkin muistaa, että pienellä otantajoukolla ei saa luotettavia tuloksia, ellei se edusta koko perusjoukkoa. Oikeanlaisen otannan merkitys on tutkimuksen onnistumisen kannalta suuri. Otannan vaiheet ovat perusjoukon valinta, otosyksikön valinta, otantamenetelmän valinta, otoskoon valinta, otannan toteutussuunnitelma ja otannan suorittaminen. (Mäntyneva, Heinonen, Wrange 2008, 37–38.)

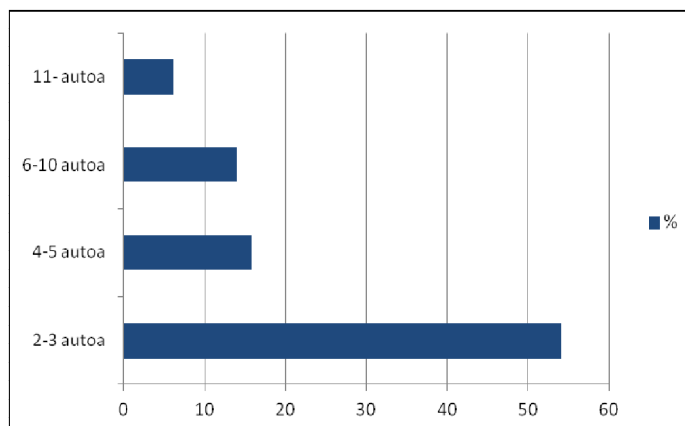
Tässä tutkimuksessa päädyttiin koko kuljetusalaan edustavaan otantaan Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella. Tutkimuksessa mukana olevat työnantajat kuuluvat kaikki toimialaluokkaan tieliikenteen tavarankuljetus TOL:49410. Edustavan otannan

koko määriteltiin yhdeksäksikymmeneksi yritykseksi. Suunnitteluvaiheessa otantajoukon valintaperusteiksi täsmentyi kolme määräävää tekijää: pääasiallinen kuljetuslaji, yrityksen koko ja toimipaikan sijainti. SKAL ry:n kuljetusbarometrikyselyyn vastanneista yrityksistä otettiin ryväsotantaan kaikki ne kuljetusyritykset, jotka olivat ilmoittaneet itselleen yhden kuljetuslajin. Kuvassa 8 näkyy ensimmäisenä valintaperusteena ollut kuljetuslajien jakautuminen Suomen kuljetusyrityksissä. Jakauman pohjana käytettiin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n vuoden 2013 kuljetusbarometria.



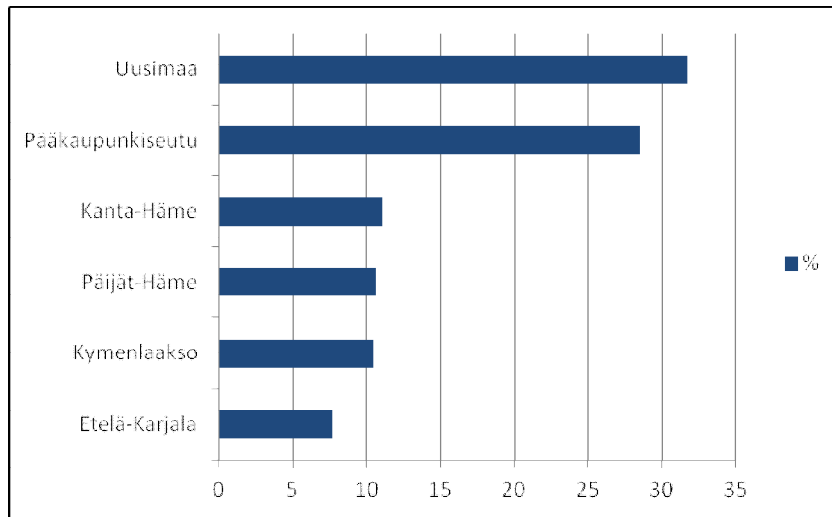
Kuva 8. Kuljetuslajien jakautuminen yhden kuljetuslajin kuljetusyrityksissä (Kuljetusbarometri 2013.)

Toisena valintaperusteena oli kuljetusyrityksen kokoa määrittelevä liikennekäytössä olevien kuorma-autojen lukumäärä, joiden jakauma Suomessa näkyy alla olevasta kuvasta 9. Otannasta jätettiin pois yritykset, joissa oli ainoastaan yksi ajopiirturilla varustettu kuorma-auto. Useimmiten yhden kuorma-auton kuljetusyrityksissä ei ole työntekijöitä, vaan ainoastaan omistajakuljettaja ja työnantajille tehty työturvallisuuskysely vaati työsuhteessa olevia työntekijöitä.



Kuva 9. Kuorma-automäärien jakautuminen kuljetusyrityksissä (Kuljetusbarometri 2013.)

Kolmas valintaperuste oli yrityksen toimipaikan sijainti Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella kuljetusyritysten toimipaikkojen todellista jakaumaa mukaillen. Kuvas-
sa 10 näkyvä kuljetusyritysten toimipaikkojen alueellinen jakautuminen selvitettiin Tilastokeskuksen toimipaikkalaskurin avulla. Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit
laitettiin omaksi maakunnakseen, koska muuten Uusimaa olisi kasvanut liian suureksi ja alueellinen jakauma olisi voinut vääristyä. Työnantajat poimittiin otantaan viran-
omaisten VATI- ja VERA- yritystietokannasta.



Kuva 10. Otantajoukon alueellinen jakautuminen maakunnittain
(Tilastokeskus: Toimipaikkalaskuri 2013.)

4.2 Toteutusvaihe

Aloitin käytännön työn pyytämällä kuljetusyrityksiltä ajopiirturitiedot tietyltä aikaväliltä kolmen kuukauden ajalta. Koordinoin tarkastukset ja jaoin saapuneet ajo- ja lepoaikatiedot Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastualueen tarkastajille, jotka suorittivat tarkastuksen. Työnantajilta tarkastettiin ajo- ja lepoaikatietojen lisäksi myös pakolliset työpaikan perustiedot, jotka olivat valvontakohteen nimi, yhteystiedot, yhteyshenkilön nimi, kuljetuslaji, työsuojelupäällikön sekä mahdollisen työsuojeluvaltuutetun nimi.

Yrityksille annettiin noin kaksi viikkoa aikaa palauttaa analogiset ja digitaaliset ajo- ja lepoaikatiedot. Ajopiirturitietoja saapui toimistolle sekä postitse että sähköpostitse. Koska tarkastukset sijoituivat suosituimpaan kesäloma-ajankohtaan, myönnettiin palautuksille tarvittaessa lisää aikaa yhdestä kahteen viikkoon.

4.2.1 Ajo- ja lepoaikatietojen tarkastus

Kun ajopiirturitiedot saapuivat minulle, jaoin ne eteenpäin tarkastajille. Jos tiedoissa oli mukana digitaalisia tiedostoja, ne purettiin ensin oikeaan muotoon TIS-Office-ohjelmalla. Ajo- ja lepoaikatiedot menivät tarkastettaviksi vasta, kun kaikki tiedot olivat saapuneet ja digitaaliset tiedostot olivat purettuina oikeassa muodossaan. Tämän jälkeen tarkastajat suorittivat ajo- ja lepoaikatarkastukset, joista he kirjoittivat tarkastuskertomukset. Tarkastuskertomus on selvitys tarkastuksella tehdyistä havainnoista sekä mahdollisista tapahtuneista rikkeistä ja niistä aiheutuneista jatkotoimenpiteistä. Tarkastusten jälkeen kertomukset lähetettiin työnantajille, ja jälkivalvonta suoritetaan tarvittaessa.

4.2.2 Työturvallisuuskysely

Kuljetusyrityksille lähetetty valvontakysely tehtiin sähköisessä muodossa ZEF-arviointikoneella. Kysely sisälsi kolme kysymystä, joihin työnantajat saivat vastata omin sanoin. Monivalintakysymykset olisivat mielestäni mahdollistaneet työnantajan huolimattoman vastaamisen. Vapaissa vastauskentissä työnantajan täytyy syventyä kysymyksiin ja ajatella asiaa yrityksensä työturvallisuuden näkökulmasta.

Sähköinen kysely toimi niin, että kuljetusyrittäjän edustaja vastaanotti sähköpostiinsa linkin, jonka kautta hän pääsi vastaamaan kolmeen avoimeen kysymykseen. Vastaamisen jälkeen tiedot saapuivat arviointikoneeseen käyttäjätililleni, josta lopuksi tilastoin vastaukset Excel-taulukko-ohjelmaan.

5 TULOKSET

5.1 Yleistä tuloksista

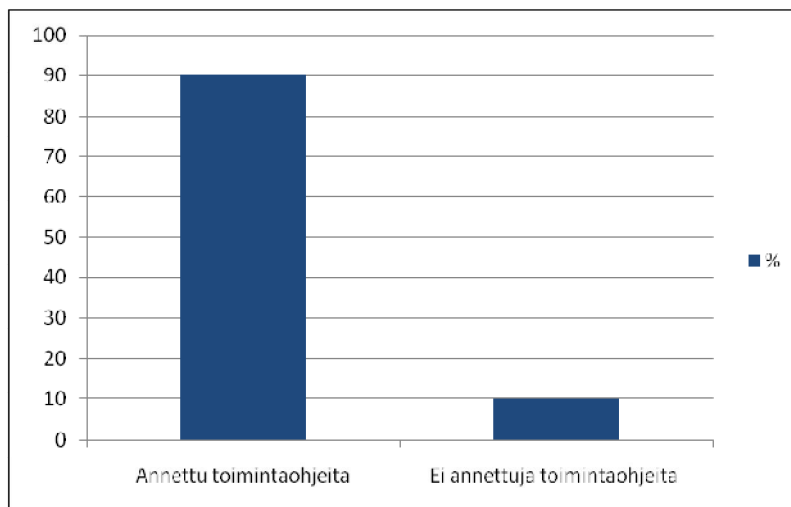
Otantajoukon ajo- ja lepoaikatarkastusten vastausprosentti oli 100. Monella työnantajalla oli vaikeuksia toimittaa ajo- ja lepoaikatiedot pyydettyyn päivämäärään mennessä, ja suuri osa vastauksista toimitettiin myöhässä. Neljä kuljetusyrittäjää joutui uhkasakolla tehostettuun asianomaisen kuulemiseen, koska tiedot viipyivät liian kauan. Jokainen kuulemismenettelyyn joutunut työnantaja antoi selvityksen puutteellisista tiedoista määräaikaan mennessä. Sähköisen työturvallisuuskyselyn vastausprosentti oli 86,7.

5.2 Ajo- ja lepoikatarkastusten tulokset

Otantajoukolle tehdyistä tarkastuksista tehtiin useita erilaisia ja mielenkiintoisia havaintoja. Niistä selvisi muun muassa, kuinka suuri osa otantajoukon kuljetusyrityksistä oli noudattanut ajo- ja lepoaikasäädöksiä ilman työsuojeluviranomaisen huomautuksia. Tuloksista selviää myös, millaisista rikkomuksista toimintaohjeita annettiin ja millaisia rikkomusindeksit olivat eri kuljetuslajien välillä. Ilmi kävivät myös maakuntakohtaiset erot ajo- ja lepoaikojen noudattamisessa Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella.

5.2.1 Toimintaohjeet työnantajille

Otannan kuljetusyrityksistä Kahdeksallekymmenelleyhdelle (90 %) annettiin toimintaohjeita, joista osa liittyi vakavampiin ja osa lievempiin rikkomuksiin. Yhdeksän (10 %) työnantajaa oli noudattanut ajo- ja lepoaikasäädöksiä ilman huomautuksia. Kymmenen (11 %) tarkastetuista ajo- ja lepoaikatiedoista johti esitutkintailmoituksen tekemiseen poliisille. (Kuva 11.)

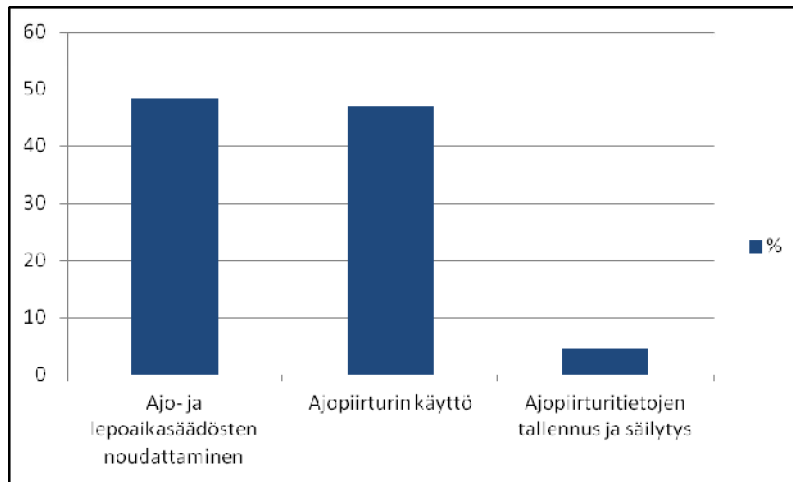


Kuva 11. Työsuojeluviranomaisen valvontatoimenpiteet otantajoukolle

5.2.2 Toimintaohjeiden jakautuminen toimintaohjetyyppeihin

Työnantajille annettiin yhteensä 153 toimintaohjetta. Toimintaohjeita annettiin ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamiseen, ajopiirturin käyttöön sekä ajopiirturin tallennukseen ja säilytykseen liittyen. Selvästi eniten ohjeita jouduttiin antamaan kahden ensimmäisen toimintaohjetyypin alueilta. Ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamatta jät-

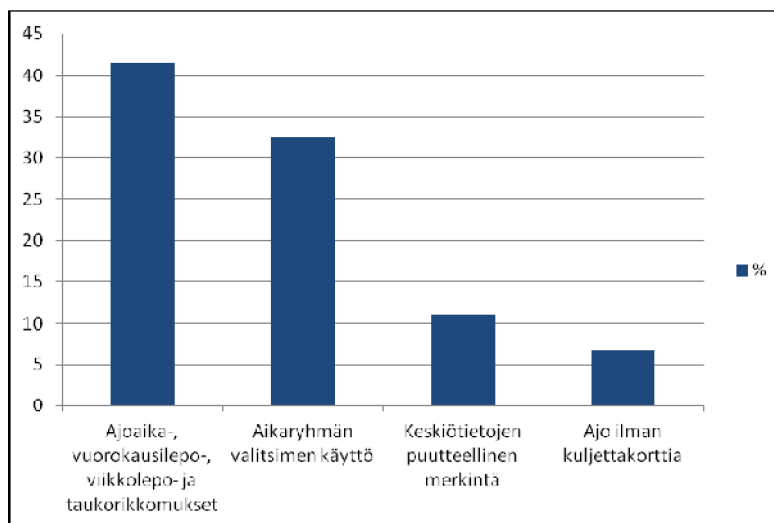
tämiseen annettiin 74 (48,4 %) toimintaohjetta ja ajopiirturin käyttöön liittyen 72 (47 %). Seitsemän (4,6 %) toimintaohjetta annettiin ajopiirturin tallennusta ja säilytystä koskien. (Kuva 12.)



Kuva 12. Toimintaohjeiden jakautuminen toimintaohjetyyppeihin

5.2.3 Toimintaohjetyyppien sisältö

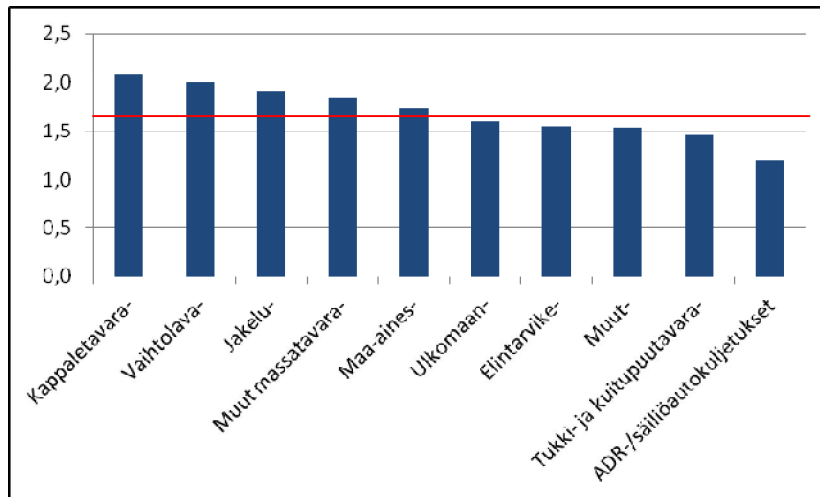
Toimintaohjetyypit jakautuvat erilaisiin rikkomuksiin, kuten kuvasta 13 näkyy. Neljä eniten toimintaohjeita aiheuttanutta rikkomusta olivat ajoaika-, vuorokausilepo-, viikkolepo- ja taukorikkomukset (41,5 %), aikaryhmän valitsimen käyttöön (32,6 %), keskiötietojen merkintään (11,1 %) ja kuljettajakorttia ajoon (6,7 %) liittyvät laiminlyönnit. Lisäksi toimintaohjeita annettiin epäkuntoisista valvontalaitteista sekä kuljettajakorttien ja ajopiirturilevykkeiden jättämisestä valvontalaitteeseen.



Kuva 13. Rikkomusten syyt

5.2.4 Rikkomusten jakautuminen kuljetuslajeittain

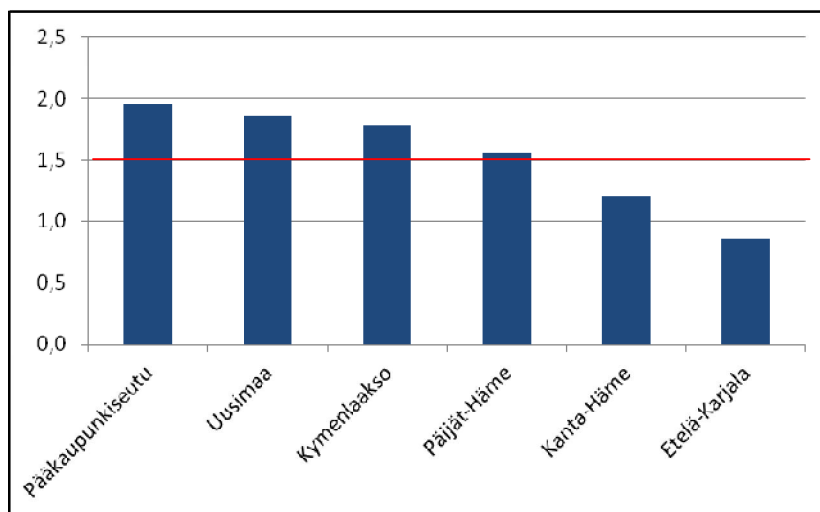
Kuljetuslajien rikkomusindeksi kertoo, kuinka monta toimintaohjetta on keskimäärin annettu yhdelle kyseisen kuljetuslajin työnantajalle. Suurin indeksiluku 2,1 on kappale-letavarakuljetuksilla tekeillä yrityksillä, joihin toimintaohjeita annettiin suhteessa lähes puolet enemmän kuin ADR- ja säiliöautokuljetusyrityksille. Muut rikkomusindeksin keskiarvon ylittävät ovat vaihtolava-, jakelu-, muut massatavara-, ja maa-ainekuljetukset. (Kuva 14.)



Kuva 14. Rikkomusindeksit kuljetuslajeittain (keskiarvo 1,7)

5.2.5 Rikkomusten jakautuminen maakunnittain

Kuvan 15 rikkomusindeksitaulukko kertoo maakunnittain, kuinka monta toimintaohjetta on keskimäärin annettu yhdelle työnantajalle.

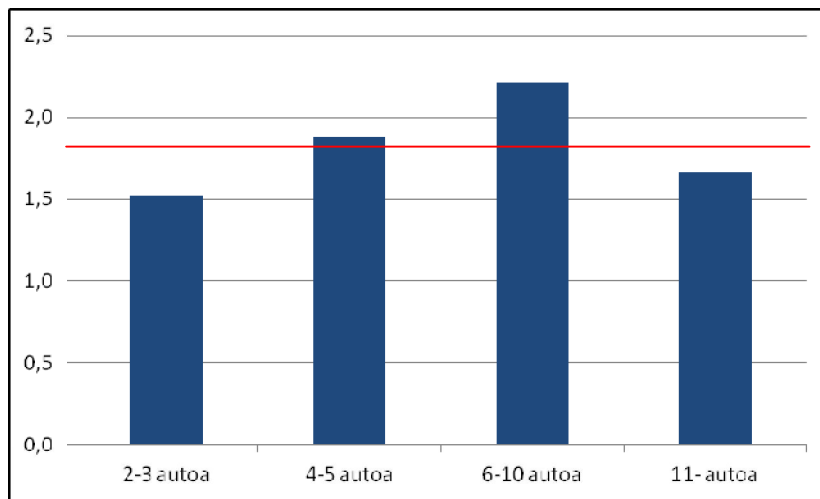


Kuva 15. Rikkomusindeksit maakunnittain (keskiarvo 1,5)

Ajo- ja lepoaika rikkomuksista annetut toimintaohjeet ovat jakautuneet Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella niin, että indeksin keskiarvon ylittävät pääkaupunkiseutu, Uusimaa, Kymenlaakso ja lievästi Päijät-Häme. Selvästi rikkomuskeskiarvon alle jäävät Etelä-Karjala ja Kanta-Häme. Poliisille ilmoitetuista ajo- ja lepoaika rikkomuksista yhdeksän kymmenestä sijoittui pääkaupunkiseudun, Uudenmaan ja Kymenlaakson alueelle.

5.2.6 Rikkomusten jakautuminen kokoluokittain

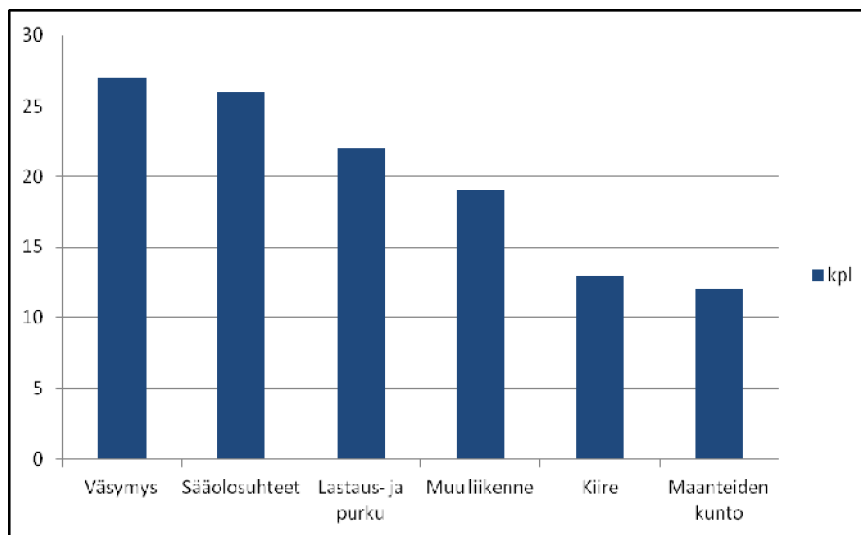
Rikkomukset jakautuivat kokoluokittain niin, että suurimmat rikkomusindeksit olivat keskisuurilla kuljetusyrittäjillä. Sen sijaan pienet alle neljän, sekä suuret yli yhden-toista kuorma-auton kuljetusyrittäjät jäivät rikkomusindeksin alapuolelle. (Kuva 16.)



Kuva 16. Rikkomusindeksit yritysten automäärän mukaan (keskiarvo 1,8)

5.3 Työturvallisuuden vaaratekijöiden tunnistaminen

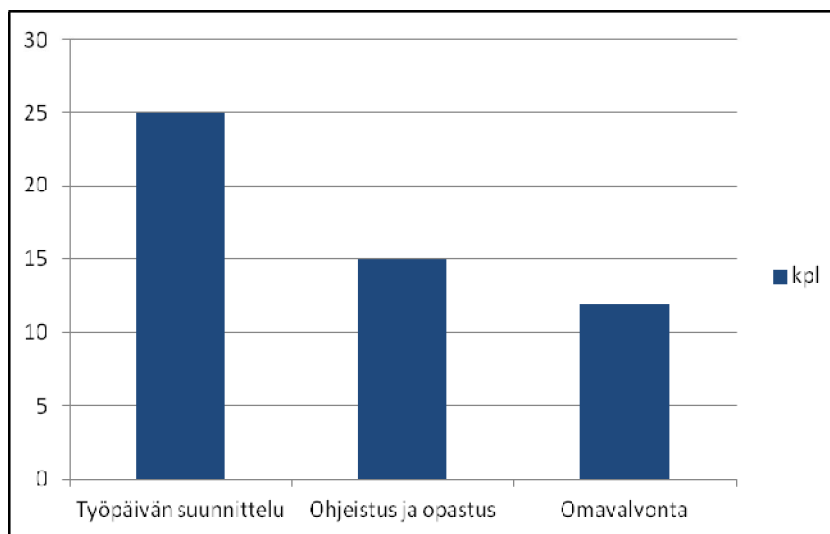
Työnantajan tekemä työpaikan vaarojen arviointi ja tunnistaminen on turvallisen työympäristön perusta. Merkittävimmäksi työturvallisuuden vaaratekijäksi työnantajat nimesivät kuljettajien väsymyksen, jota selitettiin lähinnä epäsäännöllisillä tai aikaisilla työajoilla. Myös vaihtelevat sääolosuhteet ja siihen liittyvät maanteiden liukkaus ovat vastaajien mielestä kuljetusyrittäjien työntekijöille vakava työturvallisuuden vaaratekijä. Lastaukseen ja purkaukseen liittyvät vaaratekijät on myös huomioitu merkittäväksi seikaksi työnantajien puolelta. (Kuva 17.)



Kuva 17. Merkittävimmät työturvallisuuden vaaratekijät kuljetusyrityksessä (ZEF-arviointikone. 2013. Vastaajia: 78 ja vastausprosentti: 86,7%.)

Myös muun liikenteen mukanaan tuomat työturvallisuutta vaarantavat tekijät tulevat kyselyssä selkeästi esiin. Työnantajat nostavatkin liikennekäyttäjien huonontumisen ja lastauspihoilla toimivan kevyen ja trukki liikenteen yhdeksi huolenaiheeksi työturvallisuuden kannalta. Osa työnantajista oli huolissaan myös tilanteista, joissa kuljettajat kiirehtivät pitämään ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimia taukoja tai lopettamaan työpäivänsä säädösten vaatimissa aikarajoissa.

5.4 Työnantajan ajo- ja lepoaikojen omavalvonta

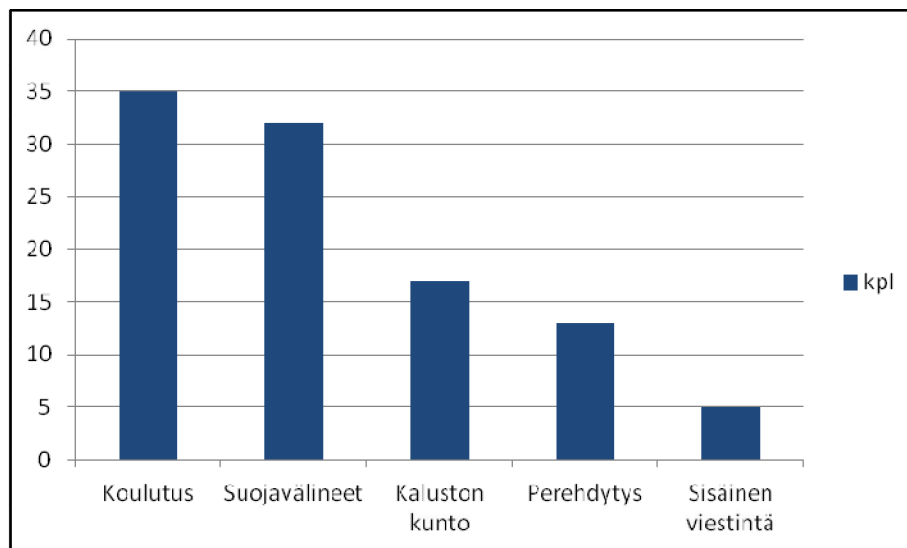


Kuva 18. Työnantajien keinoja kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamisessa (ZEF-arviointikone. 2013. Vastaajia: 78 ja vastausprosentti: 86,7%.)

Kyselyssä selvisi myös, millä tavoin työnantajat huolehtivat kuljettajiensa ajo- ja lepoaikojen noudattamista. Yleisimmät tavat huolehtia näistä olivat työpäivien suunnittelu, ohjeistus ja opastus sekä omavalvonta. Yksitoista vastaajaa tosin ilmoitti, ettei heidän tarvitse huolehtia lainkaan kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta, koska työpäivät ovat niin lyhyitä. Kahdeksan vastaajaa oli sitä mieltä, että ajo- ja lepoaikojen noudattaminen kuuluu pelkästään kuljettajan vastuulle. (Kuva 18.)

5.5 Työtapaturmien ehkäisykeinot tunnistaminen kuljetusyrityksissä

Kyselyssä selvitettiin tapaturmavaarojen lisäksi niiden ehkäisykeinoja. Vastaajien mielestä merkittävimmät keinot työtapaturmien ehkäisemiseksi ovat työntekijöiden säännölliset koulutukset, asianmukaisten suojavälineiden käyttäminen ja kaluston kunto. Etenkin koulutus nostettiin vahvasti esille, ja monet vastaajat ilmoittivatkin työntekijöidensä osallistuvan säännöllisesti erilaisiin työturvallisuuskoulutuksiin. Vastaajien mielestä myös perehdyttäminen uusiin työtehtäviin ja työpaikan sisäiset viestintäkanavat sekä yleinen ja avoin keskustelu työturvallisuudesta ovat hyviä tapaturmien ehkäisykeinoja. Kaksi vastaajaa oli maininnut lastaus- ja purkutilanteet erityishuomiota vaativiksi työturvallisuuden vaaratekijöiksi. (Kuva 19.)



Kuva 19. Työtapaturmien ehkäisykeinot kuljetusyrityksissä
(ZEF-arviointikone. 2013. Vastaajia: 78 ja vastausprosentti: 86,7%.)

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA EHDOTUKSET

Tämän tutkimuksen tuloksista voidaan päätellä, että lakisääteisiä ajo- ja lepoaikoja noudatetaan huonosti Etelä-Suomen aluehallintoviraston valvomalla alueella. Lisäksi vallitseva yrityskulttuuri vaikuttaa sallivan ajo- ja lepoaikojen rikkomisen eikä säädöksiä oteta tarpeeksi vakavasti. Ainoastaan 10 % oli noudattanut ajo- ja lepoaikasäädöksiä ilman työsuojeluviranomaisen huomautuksia, mikä kertoo mielestäni siitä, että rikkomisesta saadut hyödyt ovat sekä työnantajille että työntekijöille suurempia kuin haitat. Voidaan myös ajatella, etteivät viranomaisten antamat valvontatoimenpiteet tai rangaistukset ole riittäviä keinoja säädösten noudattamiseen. Jos ajo- ja lepoaikojen noudattamista tahdotaan parantaa, niin joko rikkomuksista saatuja rangaistuksia täytyisi koventaa tai yleistä asennetta säädösten noudattamiseen parantaa jollain muulla tavoin.

SKAL ry:n mukaan kuljettajien rikkomukset johtuvat pääosin ajo- ja lepoaikasäädösten joustamattomuudesta sekä koko ajan muuttuvista työympäristöistä, jotka vaikeuttavat säädösten tarkkaa noudattamista. Otantajoukolle tehdyistä ajo- ja lepoaikatarkastuksista kymmenen johti esitutkintailmoituksen tekemiseen poliisille, mikä kertoo rikkomusten olleen näissä yrityksissä vakavia ja toistuvia. Mielestäni ainakaan vakavimpia ja toistuvia ajo- ja lepoaika-rikkomuksia ei voida laittaa liian tiukan lainsäädännön tai toimintaympäristön syyksi, koska ne olisivat olleet estettävissä työnantajien paremmalla omavalvonnalla.

Omavalvonta oli työturvallisuuskyselyn tulosten mukaan merkittävimpiä keinoja, joilla työnantajat huolehtivat kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisesta. Koska on selvää, ettei yritysten omavalvonta ole riittävää, olisi mielestäni tärkeää, että viranomaiset ja kuljetusalan järjestöt kannustaisivat ja opastaisivat työnantajia siihen.

Lisäksi olisi hyvä myös selvittää, kuinka yhteistyötä aluehallintoviraston, muiden viranomaisten sekä kuljetusalan järjestöjen kanssa voidaan jatkossa lisätä. Uskon, että viranomaiset ja kuljetusalan järjestöt voisivat vaikuttaa säädösten noudattamiseen viestimällä aiheesta aktiivisesti yrityksille. Ajo- ja lepoaikasäädösten rikkominen on paitsi jokaisen kuljetusalalla työskentelevän myös jokaisen maantiellä liikkuvan yhteinen ongelma, sillä se vaarantaa työturvallisuuden lisäksi liikenneturvallisuutta.

Ajo- ja lepoaikarikkomuksia tehtiin suhteessa selvästi eniten keskisuurissa kuljetusyrityksissä, minkä vuoksi tarkastusten kohdentamista ja lisäämistä keskisuuriin kuljetusyrityksiin tulee valvonnan tehostamiseksi selvittää. Sen sijaan pienten ja suurten kuljetusyritysten rikkomusindeksit jäävät alle otannan keskiarvon. Uskon että, pienissä kuljetusyrityksissä ajo- ja lepoaikojen noudattaminen on paremmalla tasolla, koska niillä on todennäköisesti enemmän sopimuskuljetuksia, joissa kuljetusreitit ovat päivittäin samankaltaisia. Tästä johtuen, myös työpäivien pituudet ja tauot ovat helpompia suunnitella. Suurissa kuljetusyrityksissä tulevia työpäiviä ja reittejä ovat suunnittelemassa ajojärjestelijät, jotka huolehtivat samalla myös kuljettajien ajo- ja lepoaikojen valvonnasta. Useimmissa keskisuurissa kuljetusyrityksissä ei todennäköisesti suunnitella kuljetusreittejä ja työpäiviä tarpeeksi hyvin eikä kaikissa ole omaa ajojärjestelijää.

Kuljetuslajien välillä on rikkomusindekseissä nähtävissä hajontaa, mikä kertoo kuljetuslajin olevan yhteydessä ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen. Suurin indeksiluku oli kappaletavarakuljetuksilla, ja pienin indeksiluku ADR- sekä säiliökuljetuksilla. Tämä kertoo sen, että kappaletavarakuljetusta harjoittavat kuljetusyritykset saivat suhteessa lähes puolet enemmän toimintaohjeita kuin ADR- ja säiliökuljetuksia ajavat yritykset.

Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun rikkomusindeksit ovat selvästi yli keskiarvon, mikä kertoo mielestäni muun liikenteen mukanaan tuomista lieveilmiöistä. Uusimaa on päivän vilkkaimpana aikana Suomen ruuhkaisin maakunta, ja ruuhkahuipun aikana taukoja ei välttämättä ehditä pitää. Tämä lienee ainakin osittain ehkäistävässä paremmalla kuljetusreittien suunnittelulla.

Tekemäni työturvallisuuskyselyn tuloksista taas selviää, että osa kuljetusyritysten työturvallisuuden vaaratekijöistä on yhteydessä ajo- ja lepoaikoihin. Näistä nousivat selvitte esille kuljettajien väsymys ja kiire, jotka olisivat usein ehkäistävässä työvuorojen paremmalla suunnittelulla ja joustavampien aikataulujen laatimisella. Työnantajan tehtävä on järjestää työ niin, että työntekijän on mahdollista noudattaa ajo- ja lepoaikasääntöjä ilman kiirettä. Yksikään työnantaja ei maininnut väsymyksen torjuntaan liittyviä keinoja tapaturmien ehkäisemiseksi. Mielestäni hyvä keino väsymyksen ehkäisemiseksi olisi esimerkiksi työntekijöiden fyysisen kunnon edistäminen. Työntekijöitä voisi kannustaa liikkumaan esimerkiksi liikuntaseteleillä tai kuntosalikorteilla.

Työturvallisuuskyselyssä kävi ilmi myös, että lastaus- ja purkutilanteet muodostavat työnantajien mielestä merkittävän osan työturvallisuuden vaaratekijöistä. Samaa mieltä ollaan myös Tapaturmavakuutuslaitosten liitossa, jonka edustajan mukaan työtapaturmien ehkäisemisessä erityishuomiota tulisi kiinnittää lastaus- ja purkupaikkojen kuntoon sekä niiden kulkuväylien mitoitukseen, valaistukseen, siisteyteen ja liukkauden torjuntaan. Mielenkiintoinen seikka on, ettei yksikään työnantaja kuitenkaan huomionnut kyselyssä TVL:n mainitsemia tapaturmien ehkäisykeinoja, vaikka lastaus- ja purkutilanteet tunnistettiin vaaran paikoiksi.

Kuljetusalan työtapaturmien määrä on vakiintunut viime vuosina, ja määrän saaminen laskuun edellyttää mielestäni työnantajilta ennaltaehkäiseviä toimia. Työnantajat eivät ehkä tiedä, millä keinoilla tai kuinka vaaratilanteita voisi ehkäistä. Toisaalta voi myös olla, ettei työnantajilla ole kiinnostusta, aikaa tai taloudellista kykyä tapaturma-
alttiiden alueiden suojaus- ja kunnostustöihin. Työnantaja saattaa myös olettaa, että työntekijät tuntevat työpaikan vaaralliset alueet, jolloin tarvetta vaaratilanteiden ehkäisytöille ei pidetä tarpeellisena. Kyselyn vastaukset osoittavat, että Etelä-Suomen kuljetusyritykset tarvitsevat neuvoa ja ohjeistusta tapaturmia aiheuttavien vaaratilanteiden ehkäisemisessä sekä omavalvonnan lisäämisessä. Mielestäni tämän tutkimuksen tuloksia ja johtopäätöksiä voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kuljetusyritysten työturvallisuuden parantamiseen ja valvonnan apuvälineenä.

LÄHTEET

Painetut lähteet

Aluehallinnon uudistamishankkeen aluehallintoviraston organisaatio- ja ohjausryhmä. 2009. Aluehallintoviraston strategia-asiakirja. Helsinki: Edita.

Hokkanen, S., Karhunen, J., Luukkainen, M. 2011. Johdatus logistiseen ajatteluun. Jyväskylä: Sho Business Development Oy.

Luhtanen, R. 2011. Työpaikan lakikirja 2011. Helsinki: Edita.

Mertanen, V. 2005. Työsuojelun valvonta. Tampere: Tammerprint.

Mäntyneva, M., Heinonen, J., Wrangé, K. 2008. Markkinointitutkimus. Helsinki: WSOY.

Pahkinen, E., Lehtonen, R. 1989. Otanta-asetelmat ja tilastollinen analyysi. Helsinki: Gaudeamus.

Työsuojeluhallinto. 2012. Autonkuljettajan ajo- ja lepoaikaopas. Tampere: Multiprint.

Vesterinen, P. 2011. Turvaa logistiikka. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy.

Sähköiset lähteet

Aluehallintoviraston www-sivut. 2013. Saatavissa:

<http://www.avi.fi/> [viitattu 14.6.2013].

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue. 2013. Saatavissa:

http://www.tyosuojelu.fi/fi/etela_toiminta [viitattu 8.5.2013].

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY. EUR-lex. Saatavissa:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0022:FI:HTML> [viitattu 14.6.2013].

Kuljetusbarometri 2013. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Saatavissa:
http://www.skal.fi/files/12545/kuljetusbarometri_1_2013_peruskysymykset.pdf [viitattu 10.4.2013].

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 2013. Saatavissa:
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2006/20060044> [viitattu 25.6.2013].

Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafin www-sivut. 2013. Saatavissa:
http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/digitaalinen_piirturikortti [viitattu 10.7.2013].

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85. EUR-lex. Saatavissa:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31985R3821:fi:HTML> [viitattu 11.6.2013].

SKAL pähkinänkuoressa 2012. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Saatavissa:
http://www.skal.fi/tietoa_meista/skal_pahkinankuoressa [viitattu 3.7.2013].

Tieliikennelaki 2013. Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä. Saatavissa:
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267> [viitattu 19.6.2013].

Yritysten toimipaikkalaskuri 2013. Tilastokeskus. Saatavissa:
<http://tilastokeskus.fi/tup/yritysrekisteri/toimipaikkalaskuri.html> [viitattu 6.3.2013].

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto TVL:n www-sivut. 2013. Saatavissa:
<http://www.tvl.fi/TVL---Esittely/> [viitattu 30.7.2013].

VirtuaaliAMK-verkosto DIGMA. 2013. Saatavissa:
<http://www2.amk.fi/mater/tutkimusmenetelmat/kvantitat/kuvailu/otanta.htm> [viitattu 10.4.2013].

Haastattelut

Murto, P., Harju, J. 2013. Asiantuntijapäällikön ja kuljetusasiantuntijan haastattelu 23.8.2013. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Helsinki.

Sysi-Aho, J. 2013. Työturvallisuuspäällikön haastattelu sähköpostitse 16.9.2013. Tapaturmavakuutuslaitosten liitto TVL.

LIITTEET

LIITE 1



Tarkastusilmoitus

24.6.2013



Työsuojelutarkastus

Työpaikallanne tehdään työsuojelutarkastus. Työpaikanne ajo- ja lepoaikojen tarkastus suoritetaan Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen toimistolla. Tarkastus ei vaadi läsnäoloanne.

Pyydämme teitä toimittamaan Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksen (ETY 3821/85) 4 luvun 14 artiklan ja työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetun lain (44/2006) 4 §:n perusteella kaikkien autonkuljettajien, myös omistajakuljettajan piirturilevyt ajalta 1.2. - 31.4.2013. Manuaaliset ajopiirturilevyt kyseiseltä aikaväliltä pyydämme toimittamaan tarkastusta varten osoitteeseen: Etelä-Suomen aluehallintovirasto/Veli-Matti Syrjänen PL 46, Siltaasaarekatu 12 A, 00531 Helsinki. Merkitkää vastauskuoreen myös omat yhteystietonne. Digitaaliset C-alkuiset kuljettajakortti- ja M-alkuiset ajoneuvoyksikötiedot pyydämme toimittamaan sähköpostitse osoitteeseen: veli-matti.syrjanen@avi.fi. Tiedot tulee toimittaa viipymättä, kuitenkin viimeistään 10.7.2013 mennessä.

Toimitettavien digitaalisten tiedostojen oikea muoto on *.DDD. Tietojen purkamisen ja toimittamisen apuna tulee tarvittaessa käyttää ulkopuolista asiantuntijaa.

Lisäksi pyydämme vastaamaan työpaikanne työturvallisuuteen liittyvään valvontakyselyyn, johon olette saaneet linkin sähköpostiinne.

Ajo- ja lepoaikatiedot käsitellään Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueella ja työnantajalle laaditaan tarkastuskertomus. Työnantajalta voidaan pyytää tarvittaessa lisäselvityksiä lainsäädännön noudattamisesta tai työpaikalle voidaan tehdä erillinen tarkastus.

Lisätietoja voi tarvittaessa kysyä allekirjoittaneilta.

Harjoittelija

Veli-Matti Syrjänen



Tarkastaja

Teuvo Sintonen

LIITE 2

Automääräjakauma SKAL:n jäsenistössä

		%
1 auto	3302	54,3
2-3 autoa	1670	27,5
4-5 autoa	488	8,0
6-10 autoa	431	7,1
11- autoa	189	3,1
	6080	100

1 auton yritykset pois

		%
2-3 autoa	1670	60,1
4-5 autoa	488	17,6
6-10 autoa	431	15,5
11- autoa	189	6,8
	2778	100

Jakauma 90 yritykseen

2-3 autoa	54
4-5 autoa	16
6-10 autoa	14
11- autoa	6
	90

Kuljetuslaji suhteessa yritysten automääräjakaumaan

	%	2-3 autoa	4-5 autoa	6-10 autoa	11- autoa
Jakelu 10%	10,4	6	2	1	1
Tukki- ja kuitupuutavara 16%	15,8	10	3	2	1
Ulkomaan kuljetukset 6%	6,2	4	1	1	1
Maa-aineskuljetukset 17%	16,8	10	3	3	1
Elintarvikekuljetukset 11%	10,4	6	2	1	1
Säiliöauto-/ADR-kuljetukset 5%	4,7	3	1	1	0
Kappaletavarakuljetukset 12%	11,5	7	2	2	1
Muut massatavarakuljetukset 6%	6,6	4	1	1	0
Vaihtolava-/vaihtokorikuljetukset 5%	5,3	3	1	1	0
Muut 12%	12,3	7	2	2	1
	100	60	18	15	7

LIITE 3

Kunnat	Toimipaikat	%
Asikkala	20	0,5
Askola	14	0,4
Espoo	174	4,8
Forssa	37	1,0
Hamina	64	1,8
Hanko	13	0,4
Hartola	13	0,4
Hattula	19	0,5
Hausjärvi	26	0,7
Heinola	28	0,8
Helsinki	484	13,3
Hollola	48	1,3
Humppila	7	0,2
Hyvinkää	80	2,2
Hämeenkoski	10	0,3
Hämeenlinna	144	4,0
Iitti	21	0,6
Imatra	34	0,9
Inkoo	14	0,4
Janakkala	34	0,9
Jokioinen	17	0,5
Järvenpää	38	1,0
Karkkila	32	0,9
Kauniainen	5	0,1
Kerava	41	1,1
Kirkkonummi	43	1,2
Kotka	105	2,9
Kouvola	160	4,4
Kärkölä	25	0,7
Lahti	142	3,9
Lapinjärvi	14	0,4
Lappeenranta	159	4,4
Lemi	10	0,3
Lohja	99	2,7
Loppi	30	0,8
Loviisa	61	1,7
Luumäki	13	0,4
Miehikkälä	8	0,2
Myrskylä	10	0,3
Mäntsälä	56	1,5
Nastola	27	0,7
Nurmijärvi	143	3,9

1. rivi

2522

Orimattila	53	1,5
Padasjoki	7	0,2
Parikkala	17	0,5
Pornainen	22	0,6
Porvoo	102	2,8
Pukkila	11	0,3
Pyhtää	13	0,4
Raasepori	84	2,3
Rautjärvi	4	0,1
Riihimäki	48	1,3
Ruokolahti	17	0,5
Savitaipale	17	0,5
Sipoo	66	1,8
Siuntio	13	0,4
Sysmä	13	0,4
Taipalsaari	11	0,3
Tammela	31	0,9
Tuusula	111	3,1
Vantaa	380	10,4
Vihti	81	2,2
Virolahti	10	0,3
Ypäjä	6	0,2
Yhteensä	3639	

Maakunnat	Toimipaikat	%
Etelä-Karjala	282	7,7
Päijät-Häme	386	10,6
Kanta-Häme	399	11,0
Kymenlaakso	381	10,5
Uusimaa	1153	31,7
Pääkaupunkiseutu	1038	28,5
Yhteensä	3639	

